Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8933**

19. Wahlperiode 01.04.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Schäffler, Christian Dürr, Dr. Florian Toncar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8385 –

Steuer- und Abgabenlast für Personenkraftfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Zukunft des Individualverkehrs ist aktuell Gegenstand einer intensiven medialen und politischen Debatte. Dabei steht auch die Forderung einer höheren Belastung der Autofahrerinnen und Autofahrer durch Steuern und Abgaben im Raum. Autofahrerinnen und Autofahrer werden jedoch bereits in vielfältiger Weise belastet, z. B. durch die Energiesteuer, die Kfz-Steuer, die Versicherungsteuer sowie durch eine Reihe von Abgaben.

1. Wie viele Personenkraftwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland zugelassen?

   Wie hat sich der Stand in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die entsprechenden Zahlen stehen auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes unter folgendem Link zur Verfügung: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html?nn=652402.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 28. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Danach stellt sich der Bestand an zugelassenen Personenkraftwagen im Zentralen Fahrzeugregister jeweils am 1. Januar der Jahre 2010 bis 2019 wie folgt dar:

Stichtag	Anzahl
2010	41.737.627
2011	42.301.563
2012	42.927.647
2013	43.431.124
2014	43.851.230
2015	44.403.124
2016	45.071.209
2017	45.803.560
2018	46.474.594
2019	47.095.784

2. Wie viele Personen in Deutschland halten nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit einen Führerschein der Klasse B?

Im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sind aktuell nicht alle in Deutschland gültigen Fahrerlaubnisse gespeichert. Im ZFER sind lediglich die seit dem 1. Januar 1999 erteilten sowie die auf freiwilliger Basis umgestellten Fahrerlaubnisse gespeichert, dies waren zum 1. Januar 2019 rund 40 Millionen Personen mit Fahrerlaubnisklasse B.

3. Wie viele Personenkraftwagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren in Deutschland gekauft?

   Wie hoch war der Umsatz aus diesen PKW-Verkäufen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

In Deutschland wurden in den letzten zehn Jahren insgesamt 32 403 466 Pkw (Quelle: Statistik des Kraftfahrtbundesamtes) neu zugelassen. Eine Aufschlüsselung der Zulassungszahlen nach Jahren findet sich in Tabelle 1 und in der Tabelle der Antwort zu Frage 1.

Tabelle 1: Neuzulassung Pkw in Deutschland

Jahr	Anzahl
2009	3.807.175
2010	2.916.260
2011	3.173.634
2012	3.082.504
2013	2.952.431
2014	3.036.773
2015	3.206.042
2016	3.351.607
2017	3.441.262
2018	3.435.778
Summe	32.403.466
Quelle: KBA	

Der Bundesregierung liegen Umsatzzahlen der deutschen Automobilindustrie (nach Betrieben) für die Jahre 2014 bis 2017 vor. Diese sind in Tabelle 2 abgebildet. Umsatzzahlen aus den Verkäufen aller Pkw in Deutschland liegen der Bundesregierung nicht vor.

Tabelle 2: Umsatz der deutschen Automobilindustrie in Mio. Euro

	2014*)	2015	2016*)	2017
Gesamtumsatz	367.945	404.768	404.611	422.957
Inlandsumsatz	131.189	141.343	148.326	151.284
*) Bruch in der Zeitreihe				
Quelle: Statistisches Bundesamt, VDA				

4. Wie viele Personen in Deutschland arbeiten derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung direkt für einen Kraftfahrzeughersteller?

   Wie viele Personen arbeiten zudem für Automobilzulieferer?

Im Jahr 2017 waren in der deutschen Automobilindustrie 819 996 Personen beschäftigt, davon ca. 275 600 in der Zulieferindustrie (Quelle: Eurostat, Verband der Automobilindustrie).

5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuereinnahmen aus der Energiesteuer für Benzin bzw. Dieselkraftstoffe?

   Wie haben sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die jährlichen Steuereinnahmen aus der Energiesteuer für Benzin und Dieselkraftstoffe sowie deren Entwicklung kann der folgenden Übersicht entnommen werden.

Kalenderjahr	in Mrd. Euro	in Mrd. Euro
	Diesel	**Benzin**
2009	16,9	17,8
2010	18	17,7
2011	18,6	17,5
2012	18,8	16,7
2013	19,2	16,3
2014	19,9	16,3
2015	20,4	16,1
2016	20,8	15,9
2017	21,3	15,9
2018*	19,4	14,8

* Stand November 2018
Hinweis: Die Zahlen entstammen aus den Energiesteuerstatistiken und weichen leicht von den Kassenzahlen ab.

6. Wie hoch sind die Erhebungskosten für die Energiesteuer bezogen auf Benzin und Dieselkraftstoffe?

Es liegen keine Zahlen vor, da die Steueranmeldung für sämtliche Kraftstoffe auf einem einzigen Vordruck erfolgt, ggf. zusammen mit verschiedenen Steuerentlastungen. Der Erhebungsaufwand für einzelne Kraftstoffe, hier Benzin und Diesel, kann daher nicht ermittelt werden.

7. Welchen Umfang erreichen nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuereinnahmen aus der Kfz-Steuer?

   Wie haben sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Entwicklung der Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer in den letzten zehn Jahren ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Jahr	Kraftfahrzeugsteuer Einnahmen in Mio. Euro
2009	8.201
2010	8.488
2011	8.422
2012	8.443
2013	8.490
2014	8.501
2015	8.805
2016	8.952
2017	8.948
2018	9.047

8. Welche Auswirkungen hat die zum 1. September 2018 in Kraft getretene Reform der Kfz-Steuer?

   a) Welche Mehreinahmen sind bisher zu verzeichnen?

      Welche erwartet die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren?

   b) Wie viele Autohalter wurden in eine höhere Steuerklasse gestuft, und wie hoch war die durchschnittliche Erhöhung?

   c) Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, in welcher finanziellen Größenordnung Nachrüstungen durchgeführt wurden, um Hochstufungen zu verhindern?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz beinhaltet zur CO_2-bezogenen Steuerbemessung bereits seit 2009 einen gleitenden (dynamischen) Verweis auf die einschlägigen verkehrsrechtlichen CO_2-Vorschriften der EU. Das Sechste Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1491) regelte lediglich den 1. September 2018 als einheitlichen Stichtag zur Anwendung der CO_2-Prüfwerte nach dem neuen realitätsnäheren WLTP-Verfahren für erstzugelassene Pkw, um frühzeitig Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen sowie die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen.

Angaben zu bisherigen und künftigen Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer, die ausschließlich auf das neue WLTP-Verfahren zurückzuführen sind, liegen nicht vor.

Fahrzeughalter können weder von „Hochstufungen“ noch von Nachrüstungen zu deren Verhinderung betroffen sein. Das kraftfahrzeugsteuerliche Wirksamwerden der CO_2-Prüfwerte nach WLTP betrifft ausschließlich erstzugelassene Pkw. Die Gesetzgebung wurde von der Bundesregierung mit einem Vorlauf von fast 20 Monaten initiiert.

9. Welche Summe und welcher Anteil an der Mehrwertsteuer entfallen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Besteuerung von Benzin und Dieselkraftstoffen?

   Wie haben sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Kassenzahlen zur Höhe des Umsatzsteueraufkommens aus Kraftstoffen vor. In der Kassenstatistik wird lediglich das Aufkommen der Umsatzsteuer (USt) insgesamt erfasst. Auch der amtlichen Umsatzsteuerstatistik können hierzu keine Angaben entnommen werden, da die nachgewiesenen Umsätze nicht nach Gütergruppen, sondern nach Branchen aufgeteilt sind. Der für Tankstellen ausgewiesene Umsatz enthält aber nur einen kleinen Teil der Umsätze aus Kraftstoffen, da diese in der Regel im Namen und für Rechnung eines Mineralölunternehmens verkauft werden und diese wiederum auch andere Erzeugnisse als Kraftstoffe liefern.

Ein Umsatzsteuerkassenaufkommen entsteht in der Regel nur, soweit der Umsatzsteuer kein Vorsteuerabzug gegenüber steht. Dies betrifft also insbesondere Verkäufe an private Haushalte und nichtvorsteuerabzugsberechtigte Abnehmer wie beispielsweise öffentliche Einrichtungen (z. B. Polizei, Bundeswehr) und Unternehmen mit steuerfreien Umsätzen (z. B. Krankenhäuser, Versicherungen).

Für den Teilbereich der privaten Haushalte liegen der Bundesregierung in der vom BMVI herausgegebenen Reihe „Verkehr in Zahlen“ geschätzte Daten über die Umsatzsteuer auf Kraftstoffe vor. In der folgenden Tabelle sind die in der Ausgabe 2018/2019 ausgewiesenen Umsatzsteuer-Einnahmen 2008 bis 2017 dargestellt:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016[1]	2017[1]
	in Mrd. Euro									
Jährliche Kraft-stoffausgaben der privaten Haushalte	49,848	44,295	48,861	55,051	58,062	57,650	55,706	50,099	46,963	50,383
davon: Rechnerische USt-Einnahmen Vergaser-Kraftstoffe	5,964	5,352	5,741	6,303	6,464	6,289	5,980	5,368	4,992	5,314
Rechnerische USt-Einnahmen Dieselkraftstoffe	1,995	1,720	2,06	2,487	2,807	2,916	2,915	2,631	2,507	2,730
Nachrichtlich: Kassenmäßiges Aufkommen der Steuern vom Umsatz (insgesamt)	*175,989*	*176,991*	*180,042*	*190,033*	*194,635*	*196,843*	*203,110*	*209,921*	*217,090*	*226,355*
Anteil aus Vergaserkraftstoffen in Prozent:	*3,4%*	*3,0%*	*3,2%*	*3,3%*	*3,3%*	*3,2%*	*2,9%*	*2,6%*	*2,3%*	*2,3%*
Anteil aus Dieselkraftstoffen in Prozent:	*1,1%*	*1,0%*	*1,1%*	*1,3%*	*1,4%*	*1,5%*	*1,4%*	*1,3%*	*1,2%*	*1,2%*

[1] vorläufige Werte
Quelle: BMVI: „Verkehr in Zahlen 2018/19“, S. 299.

Mangels Daten können für die Umsätze an andere nichtvorsteuerabzugsberechtigte Abnehmer und für die Jahre ab 2018 keine Aussagen getroffen werden.

10. Welche Summe und welcher Anteil an der Mehrwertsteuer entfallen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Besteuerung des Kaufs von PKWs, und wie haben sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Kassenzahlen zur Höhe des Umsatzsteueraufkommens aus Verkäufen von Personenkraftwagen vor. In der Kassenstatistik wird lediglich das Aufkommen der Umsatzsteuer (USt) insgesamt erfasst. Auch der amtlichen Umsatzsteuerstatistik können hierzu keine Angaben entnommen werden, da die nachgewiesenen Umsätze nicht nach Gütergruppen, sondern nach Branchen aufgeteilt sind.

Zwar liegen für den Bereich der privaten Haushalte in der vom BMVI herausgegebenen Reihe „Verkehr in Zahlen“ geschätzte Daten für den Kauf von Kraftfahrzeugen vor, aus diesen lässt sich aber keine Größenordnung für die abgeführte Umsatzsteuer ableiten. Nicht alle Pkw-Käufe unterliegen vollständig der Umsatzsteuer. So unterliegen Verkäufe von Privatpersonen nicht der Umsatzsteuer. Dies gilt auch für Gebrauchtwagenverkäufe durch gewerbliche Händler, die die Kleinunternehmerregelung in Anspruch nehmen. Im Übrigen unterliegen gewerbliche Gebrauchtwagenverkäufe der Regelbesteuerung, allerdings mit der Möglichkeit, von der Differenzbesteuerung nach § 25a UStG Gebrauch zu machen.

11. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Ertrag aus der Versicherungsteuer bei Kfz-Versicherungen?

    Wie haben sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Zur Beantwortung der Frage wurde die Versicherungsteuer aus den jeweiligen Bruttobeitragseinnahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die der BaFin für inländische Versicherer vorliegen, errechnet. Die Werte können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Jahr	Einnahmen der VersSt auf Kfz-Haftpflichtversicherungen Angaben in Mio. Euro
2008	2.361
2009	2.294
2010	2.233
2011	2.310
2012	2.440
2013	2.549
2014	2.677
2015	2.770
2016	2.861
2017	3.114

12. Welche Kenntnisse über sonstige Steuereinnahmen (bitte aufschlüsseln) sind nach Ansicht der Bundesregierung auf Anschaffung, Erhaltung und Nutzung von PKWs zurückzuführen, insbesondere durch Reparaturdienstleistungen, Ersatzteilhandel, Zukauf technischer Geräte, Autozubehör?

Neben den in den vorherigen Fragen und Antworten genannten Einnahmen aus Energiesteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Umsatzsteuer auf Kraftstoffe und Pkw-Käufe und Versicherungsteuer dürften weitere Umsatzsteuereinnahmen auf die Erhaltung und Nutzung von Pkw zurückzuführen sein.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 9 ausgeführt, liegen der Bundesregierung zum Umsatzsteueraufkommen aus einzelnen Gütergruppen und Leistungen keine statistischen Daten vor. Ein Umsatzsteuerkassenaufkommen entsteht aber insbesondere aus Verkäufen und Leistungen an private Haushalte und nichtvorsteuerabzugsberechtigte Abnehmer, so dass teilweise auf Grundlage von Sekundärquellen Schätzungen möglich sind.

Für den Teilbereich der privaten Haushalte liegen der Bundesregierung in der vom BMVI herausgegebenen Reihe „Verkehr in Zahlen“ geschätzte Daten für „übrige Kfz-Ausgaben“ vor, aus denen sich zumindest eine Größenordnung für die abgeführte Umsatzsteuer ableiten lässt. In der nachfolgend beigefügten Tabelle sind die in der Ausgabe 2018/2019 ausgewiesenen „Käufe der privaten Haushalte im Inland für übrige Kfz-Ausgaben“ sowie die daraus rein rechnerisch ermittelten Umsatzsteuer-Einnahmen 2008 bis 2017 dargestellt. Hierbei wurde unterstellt, dass diese „übrigen Kfz-Ausgaben“ vollständig umsatzsteuerpflichtig sind und dem Regelsteuersatz von 19 Prozent unterliegen.

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016[1]	2017[1]
	in Mrd. Euro									
Jährliche Ausgaben der privaten Haushalte im Inland für übrige Kfz-Ausgaben[2]	37,94	36,68	37,33	40,30	39,17	39,71	42,64	44,07	47,64	50,00
davon: rechnerische USt-Einnahmen	6,06	5,86	5,96	6,43	6,25	6,34	6,81	7,04	7,61	7,98

[1] vorläufige Werte
[2] Quelle: BMVI: „Verkehr in Zahlen 2018/19", S. 298

13. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Parkgebühren, die jährlich von PKW-Haltern für öffentliche Stellplätze entrichtet werden?

    a) Wie viele Bußgelder für Parkverstöße (Falschparken, fehlende Tickets etc.) werden nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich eingenommen?

    b) Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die auf privaten Stellplätzen entrichteten Parkgebühren?

14. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (bitte nach Möglichkeit in die unterschiedlichen Bußgeldtatbestände aufschlüsseln)?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über die Höhe der Parkgebühren, die jährlich von Fahrzeughaltern/-führern für öffentliche oder private Stellplätze entrichtet werden. Nach § 6a Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes sind für die Festsetzung der Gebühren für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. Für das Erheben von Gebühren für private Stellplätze gilt der Grundsatz der Privatautonomie.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu den jährlichen Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern vor, die aufgrund von Verstößen gegen Vorschriften der StVO ergangen sind. Das geltende Bußgeldrecht unterscheidet bei der Zuweisung der Geldbußen danach, von welcher Verwaltungsbehörde oder von welchem Gericht sie verhängt worden sind. Geldbußen aus Bußgeldbescheiden, soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt, fließen in die Bundeskasse, wenn eine Verwaltungsbehörde des Bundes den Bußgeldbescheid erlassen hat, sonst in die Landeskasse (§ 90 Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten). Die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten obliegt nach der in Artikel 83 und 84 des Grundgesetzes enthaltenen Kompetenzverteilung im Bereich straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften den Ländern als eigene Angelegenheit. Dementsprechend stehen die in der Verwaltungszuständigkeit der Länder erzielten Einnahmen diesen selbst zu.

15. Welche sonstigen Abgaben (bitte aufschlüsseln) belasten nach Kenntnis der Bundesregierung Ankauf und Nutzung von Personenkraftwagen?

    Wie hat sich das Aufkommen aus diesen Abgaben in den letzten zehn Jahren verändert?

Sonstige Abgaben im Rahmen der Nutzung von Pkw fallen an für deren Zulassung. Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, müssen nach § 1 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes unter Zuteilung eines Kennzeichens zugelassen werden. Die örtlichen Zulassungsbehörden erheben für ihre Tätigkeit bei der Zulassung, Änderung und Außerbetriebsetzung Gebühren und Auslagen nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt, Gebühren-Nummer 221 ff. der Anlage zur GebOSt). Z. B. beträgt die Gebühr für eine Zulassung 27 Euro nach Nummer 221.1; für eine Außerbetriebsetzung beträgt die Gebühr 6,90 Euro nach Nummer 224.1. Da die Gebühren von den nach Landesrecht zuständigen Behörden im Einzelfall festgesetzt und erhoben werden, hat die Bundesregierung keine Kenntnisse über deren Aufkommen.

16. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Etat des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Entwicklung des Etats des Bundesverkehrsministeriums (Einzelplan 12) ist aus den auf der Internet-Seite www.bundeshaushalt.de/download veröffentlichten Haushaltsplänen ablesbar.

17. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die dem Autoverkehr insgesamt zugutekommenden Mittel im aktuellen Bundeshaushalt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit der Frage die Ausgaben für die Bundesfernstraßen im Einzelplan 12 gemeint sind. Diese Mittel belaufen sich für das Haushaltssoll 2019 auf insgesamt rd. 10,8 Mrd. Euro.

18. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der jährliche Investitionsbedarf für das vom Bund zu verantwortende Straßen- und Wegenetz, und in welchem Ausmaß wird dieser durch den Bundeshaushalt abgedeckt?

Der Investitionsbedarf für die Bundesfernstraßen lässt sich der Tabelle 3 (S. 14) des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 entnehmen. Der jährliche Investitionsbedarf beträgt hiernach im Durchschnitt rund 7,5 Mrd. Euro pro Jahr. Dieser Bedarf wird im aktuellen Haushalt mit einem Haushaltssoll von fast 7,7 Mrd. Euro gedeckt. Der im Verfahren zur Festlegung der Eckwerte 2020 ermittelte Mehrbedarf für die Bundesfernstraßen konnte bisher nicht in der vom BMVI vorgeschlagenen Höhe berücksichtigt werden und bleibt daher dem weiteren Aufstellungsverfahren vorbehalten.

19. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Verhältnis zwischen Erhaltungsausgaben und den Ausgaben für den Aus- oder Neubau von Straßen im Bundeshaushalt?

    Wie haben sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Das Verhältnis zwischen Ausgaben für die Erhaltung und für den Aus- und Neubau gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) seit 2009 zeigt folgende Tabelle:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Erhaltung in Prozent	49	45	44	50	55	59	68	69	70	65
BPL in Prozent	51	55	56	50	45	41	32	31	30	35

20. Wie hoch sind die haushälterischen Belastungen für die Pendlerpauschale?

Bei der Regelung des § 9 Absatz 1 Nummer 4 des Einkommensteuergesetzes (EStG) handelt es sich um eine verpflichtende Pauschalierungsregelung für die – ansonsten in Höhe der tatsächlichen Aufwendungen anzusetzenden – Werbungskosten für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte bei Arbeitnehmern. Dem geschätzten Mehraufkommen aus der Abschaffung der Pauschale in Höhe von rd. 5,1 Mrd. Euro im Jahr 2019 stünden demzufolge nicht bezifferbare Mindereinnahmen aus dem Ansatz der tatsächlichen Aufwendungen als Werbungskosten gegenüber.

a) Wie hat sich das Verhältnis des Kilometersatzes der Pendlerpauschale zum durchschnittlichen Endverbraucherpreis für Benzin und Diesel (bitte aufschlüsseln) in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

b) Wann ist der Kilometersatz der Pendlerpauschale zuletzt erhöht worden, und wie oft wurde der Satz in den letzten zehn Jahren angepasst?

Die Fragen 20a und 20b werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem „Gesetz zur Fortführung der Gesetzeslage 2006 bei der Entfernungspauschale“ vom 20. April 2009 (BGBl. I, S. 774) wurde die bereits 2004 eingeführte Rechtslage wiederhergestellt, dass Arbeitnehmer für Aufwendungen, die aus Anlass ihrer beruflichen Tätigkeit für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (früher Arbeitsstätte) entstehen, arbeitstäglich eine Entfernungspauschale in Höhe von 0,30 Euro je Entfernungskilometer als Werbungskosten geltend machen können.

Die Entfernungspauschale ist keine Kostenpauschale im eigentlichen Sinne und wird jedem Arbeitnehmer, losgelöst von den ihm tatsächlich entstehenden Fahrtkosten sowie unabhängig vom gewählten Transport- bzw. Verkehrsmittel für die Wege zwischen seiner Wohnung und ersten Tätigkeitsstätte gewährt. Sie kann daher bei der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs, als Teilnehmer einer Fahrgemeinschaft oder auch, wenn der Weg zur ersten Tätigkeitsstätte mittels Fahrrads oder zu Fuß zurückgelegt wird, berücksichtigt werden. Ein unmittelbarer Sachzusammenhang zwischen der Höhe der Entfernungspauschale und den tatsächlich anfallenden Aufwendungen der Steuerpflichtigen besteht somit nicht.

c) Hält die Bundesregierung die Pendlerpauschale ihrer Höhe nach noch für angemessen, und plant sie eine Anhebung des Satzes oder eine Anhebung der Höchstgrenze?

Die Anhebung von einkommensteuerlichen Pauschalbeträgen ist regelmäßig Gegenstand von Überlegungen im Zusammenhang mit der Erstellung von Änderungsgesetzen zum Einkommensteuergesetz und bei der Änderung oder Neufassung von Richtlinien. Aktuelle Gesetz- oder Richtlinienentwürfe der Bundesregierung sehen keine Änderungen zur Entfernungspauschale vor.

21. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Änderung der Bemessungsgrundlagen der Kfz-Steuer, eine Streichung bzw. Einschränkung von Befreiungstatbeständen, oder eine Streichung bzw. Einschränkung von ermäßigter Besteuerung auslösenden Tatbeständen?

Die Bundesregierung plant derzeit keine entsprechenden Änderungen am Kraftfahrzeugsteuergesetz.

22. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Kfz-Steuer in ihrer jetzigen Form eine angemessene Differenzierung zwischen emissionsarmen und emissionsreichen Fahrzeugen ermöglicht?

Die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw anhand der CO_2-Prüfwerte nach dem verbesserten WLTP-Verfahren bewirkt ohne tarifliche Änderungen eine stärker fahrzeugbezogene und von daher angemessenere Differenzierung der Kraftfahrzeugsteuer.

23. Beabsichtigt die Bundesregierung die Einführung einer CO_2-Steuer oder einer ähnlichen zusätzlichen Abgabe auf die Emission von CO_2?

Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Klimaschutzplan 2050 mit den für alle Sektoren vereinbarten Maßnahmenpaketen und Zielen vollständig umzusetzen. Die Bundesregierung wird hierfür die Anreiz- und die Lenkungswirkung derzeit bestehender, hoheitlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern überprüfen. Zu einzelnen Maßnahmen existieren in der Bundesregierung jedoch derzeit keine konkreten Pläne, auch keine Beschlüsse zu steuerlichen Maßnahmen, Abgaben oder Umlagen.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Steuerbefreiung des § 3d des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) auch auf synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) auszuweiten oder eine vergleichbare Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung vorzunehmen?

Die zehnjährige Steuerbefreiung nach § 3d KraftStG betrifft nur lokal emissionsfreie reine Elektrofahrzeuge ab der Erstzulassung und entsprechend technisch umgerüstete Fahrzeuge ab dem Tag der Feststellung durch die Zulassungsbehörde.

Der Gesetzgeber hat zur Kraftfahrzeugsteuer mit der zum 1. Juli 2009 vollzogenen Umstellung für erstzugelassene Pkw eine technologieneutrale grundsätzliche Belastungsentscheidung getroffen. Diese orientiert sich unabhängig von der Kraftstoffart am spezifischen CO_2-Prüfwert, was für Folgeentscheidungen aus verfassungsrechtlichen Gründen zu beachten ist. Kraftfahrzeugsteuerliche Vergünstigungen für Fahrzeuge, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben sind und CO_2 emittieren, würden die Belastungsgrundentscheidung unterlaufen und wären weder folgerichtig noch zielgenau.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Idee einer Ausweitung des europäischen Emissionszertifkatehandels auf den Verkehrssektor, und würde sie eine solche Ausweitung in den europäischen Gremien unterstützen?

Die europäischen Gremien haben im vergangenen Jahr die Reform des EU-Emissionshandels für die Handelsperiode 2021 bis 2030 mit der Novelle der EU-Emissionshandelsrichtlinie abgeschlossen. Im Rahmen der Verhandlungen zum Richtlinienvorschlag der EU-Kommission hat sich keines der europäischen Gremien für eine Ausweitung des EU-Emissionshandels auf den Verkehrssektor ausgesprochen. Vor diesem Hintergrund sieht die Bundesregierung derzeit keinen Bedarf für eine Positionierung zu diesem Thema.

26. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die deutsche Automobilindustrie Wettbewerbsnachteile gegenüber ausländischen Wettbewerbern hat, oder dass diese in den nächsten Jahren entstehen könnten?

    a) Wenn ja, welche Nachteile sind dies, und welche Gründe tragen nach Kenntnis der Bundesregierung dazu bei?

    b) Wenn ja, welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um etwaigen Nachteilen gegenzusteuern?

Die Fragen 26 bis 26b werden gemeinsam beantwortet.

Aktuell müssen sich die Unternehmen der Automobilindustrie neuen Herausforderungen stellen, die nachhaltige strukturelle Veränderungen mit sich bringen werden. Dabei handelt es sich um Entwicklung hin zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie um technologische Innovationen, die das weitgehend automatisierte Fahren erlauben. Gleichzeitig ermöglichen die Trends der Digitalisierung und Vernetzung neue Geschäftsfelder auf der Basis der vom Fahrzeug erfassten Daten und gestatten die Integration bislang isolierter Transportleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätsangeboten. Diese und andere Entwicklungen werden die automobilen Wertschöpfungsketten in den nächsten Jahren deutlich verändern. Die Bundesregierung begleitet die Automobilindustrie bei der Bewältigung dieser Herausforderungen, indem sie die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen günstig gestaltet und verschiedene Fördermaßnahmen, wie Maßnahmen zu Forschungsförderung, zur Qualifizierung und Standardisierung umsetzt.

27. Welche Strafabgaben für Geländewägen plant die Bundesregierung einzuführen (siehe www.spiegel.de/plus/regierungskommission-schlaegt-tempolimit-und-hoehere-spritsteuern-vor-a-00000000-0002-0001-0000-00016191177)?

Die Bundesregierung plant keine Strafabgaben für Geländewagen.

28. Welche weiteren Steuer- bzw. Abgabenerhöhungen plant die Bundesregierung, die Autofahrer direkt oder mittelbar betreffen würden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333